

LAS LÍNEAS AÉREAS LATINOAMERICANAS EN TIEMPOS DE GLOBALIZACIÓN. ¿EMPRESAS ESTRATÉGICAS?*

Jorge L. Álvarez Méndez¹

Resumen: El artículo repasa los postulados de la Doctrina Ferreira y la importancia de la soberanía como elementos de valor al momento de dictarse una política aérea que, lejos de atender a criterios meramente económicos o que resulten favorables a potencias extranjeras a través de la figura de las alianzas estratégicas, deben promover el crecimiento del sector aeronáutico en el país con la participación de sus nacionales.

Palabras clave: Soberanía – Libertades del aire – Competencia.

SUMARIO. Introducción. I. Política aérea. II. La propuesta argentina. III. Necesarias reflexiones. IV. ¿Qué hacer? Comentario final.

INTRODUCCIÓN

Hablar del futuro de las líneas aéreas de países que luchan por alcanzar el desarrollo, o sobre su condición de empresas estratégicas, en tiempos tan difíciles como los que actualmente nos corresponde vivir, parecerá, para muchos de los presentes en este IV Congreso Internacional de Derecho Aéreo, una suerte de dislate, habida cuenta de la situación por la que atraviesa la economía mundial, que no pocos especialistas en materia económica y jurídica, atribuyen a las políticas neoliberales.

Un vivo ejemplo de lo que hemos anteriormente expuesto, es el profesor Luigi Ferrajoli, para quien *“La globalización de la economía en ausencia de reglas ha producido de esta manera un crecimiento exponencial de las desigualdades: de la concentración de la riqueza y a la vez de la expansión de la pobreza, del hambre y de la explotación”*, para afirmar más adelante: *“Son ideas contrarias a la lógica del Estado de derecho y del constitucionalismo, que no admiten poderes legibus soluti, y a la vez infundadas en el plano económico, ya que ningún mercado puede sobrevivir sin reglas y sin intervenciones públicas reguladoras”*².

El transporte aéreo no escapa de la influencia globalizadora, a pesar de que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago en

* Ponencia presentada en el IV Congreso Internacional de Derecho Aéreo “Cuestiones actuales del Derecho Aéreo”, en la ciudad de Sevilla en España, en el año 2011.

¹ Abogado por la Universidad Católica Andrés Bello. Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Aeronáutico, del Espacio y de la Aviación Comercial (España) y de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (Argentina). Profesor del Diplomado en Derecho Aeronáutico CIDEP – Universidad Monteávila.

² Ferrajoli, Luigi. *Democracia y Garantismo*, Madrid, Editorial Trotta, S.A., 2010; 2º ed., p. 59.

1944, estableció en su artículo 44, los objetivos fundamentales de la Organización de Aviación Civil Internacional, dos de los cuales me permito citar por considerarlos acordes con las metas que la denominada Carta de San Francisco o Carta de las Naciones Unidas, impuso a la Comunidad Internacional para preservar la paz y la seguridad continental en beneficio de la humanidad. Me refiero a los literales e) y f) del citado artículo, los cuales son del siguiente tenor: *“Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva”*, lo que induce a pensar en el bien jurídico que tutela el Convenio de Chicago: la seguridad aérea; y, *“Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional”*.

Las palabras que intencionalmente hemos subrayado tienen importancia capital, quizá por haberse inspirado en los duros momentos que vivió la humanidad durante las guerras mundiales, lo que más tarde habría de reflejarse en el Preámbulo de la Carta de las Naciones Unidas, al afirmar una voluntad colectiva dirigida *“a preservar a las generaciones venideras del flagelo de la guerra que dos veces durante nuestra vida ha infligido a la Humanidad sufrimientos indecibles”* y *“a emplear un mecanismo internacional para promover el progreso económico y social de todos los pueblos”*.

En materia aeronáutica la búsqueda de esos ideales impulsó el nacimiento de las denominadas “libertades del aire”, consagradas las dos primeras en el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales; y, las tres restantes, en el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, ambos apéndices de la Convención de Chicago; las tres últimas libertades impregnadas de contenido comercial y sobre las cuales se ha desarrollado el transporte aéreo, hasta que surgió, nuevamente, la idea de la libertad de los cielos o cielos abiertos, expuesta por primera vez en Nantes, en 1906, por el jurista francés Paul Fauchille y auspiciada en la actualidad por los países desarrollados, mediante una práctica, que por desgracia, no se ha traducido en mejores servicios para los usuarios. Todo ello nos induce a recordar que los derechos de tráfico pertenecen a los Estados y no a las compañías aéreas, y estos los otorgan de acuerdo con sus conveniencias y necesidades, bajo régimen de concesión, tema íntimamente ligado a la Política Aérea y a la soberanía de cada Estado, pese a que éste concepto, al decir de los entendidos, es cada vez más relativo, pero, todavía mantiene fuerza suficiente para combatir la idea de un poder económico encaminado a sustituir al tradicional poder político.

I. POLÍTICA AÉREA

No pretendo pontificar ante tan notable asamblea de juristas, mucho menos imponer definiciones que presumo conocen de memoria. Valga la pena recordar, que por política aérea, en términos generales, entendemos los fines y objetivos que el Estado persigue con su transporte aéreo. Tradicionalmente, a la definición propuesta, le agregan la palabra internacional; olvidando que una visión geográfica de Sudamérica y de sus peculiaridades, revela el por qué el transporte aéreo tiene fundamental importancia para cada uno de los países que la integran.

Por esta razón y pese a las diferencias que en países desarrollados pueda caracterizar la naturaleza del servicio aéreo, para nosotros sigue siendo esencialmente, un servicio público y como tal la propia Constitución lo califica y lo somete al control y vigilancia del Estado. De forma tal, que él guarda perfecta consonancia con el desarrollo económico, impulsa el turismo interno y el receptor y contribuye eficientemente al crecimiento de la economía nacional.

Consecuentemente, el desarrollo y fortalecimiento de las líneas aéreas en nuestro continente, requiere una política aérea ajustada al interés nacional, mediante la cual el transporte aéreo cumpla su finalidad, sin perder de vista, que las líneas aéreas, quíerases o no, son embajadoras culturales de los pueblos cuya bandera ostentan en su fuselaje. Expresión de una idiosincrasia particular, de una manera de ser, de una cultura que les caracteriza y de la cual el usuario del servicio desea disfrutar durante la realización de su vuelo; por todo ello, el servicio público de transporte nacional e internacional que prestan, debe coadyuvar al desarrollo y al bienestar económico en general.

De allí que, para hablar de política aérea, sea menester conocer lo que cada Estado quiere hacer con su transporte aéreo, especialmente, porque si bien es cierto que el cabotaje no está expresamente prohibido por el Convenio de Chicago (art. 7), los Estados han restringido el transporte doméstico a la explotación de sus empresas nacionales e intentan obtener de su participación en el transporte aéreo internacional, los recursos económicos y financieros indispensables para la expansión y crecimiento de sus economías, integrando las diversas regiones de su territorio al desarrollo, medio eficaz para la construcción de la paz social.

Por otra parte, tampoco podemos olvidar el papel del transporte aéreo para el desarrollo del turismo. No es un secreto que las grandes corporaciones de transporte aéreo internacional no están diseñadas para promover un destino turístico en particular; su negocio consiste en participar de las rutas internacionales troncales (tráfico de extracción), con alto volumen de

pasajeros; por el contrario, nuestras empresas en resguardo de la concesión que les otorga el Estado, deben construir paso a paso, día a día, las corrientes de turismo que contribuyan al crecimiento económico, a fin de generar empleo y bienestar en nuestras tierras.

Comprendo, perfectamente, que el subdesarrollo parece más una actitud mental que una realidad social, pero, tampoco podemos ignorar que la competencia con los países desarrollados no es equilibrada ni justa, y en las escasas oportunidades en que la ventaja está de nuestra parte, no faltan las argucias jurídicas o políticas, para impedir que tal ventaja se traduzca en beneficios para el país en vías de desarrollo.

El Dr. Enrique Ferreira, autor de la denominada Doctrina Argentina en Derecho Internacional Aéreo (El Dominio del Aire bajo el Imperio del Derecho), comprendió perfectamente esta realidad. Al exponer el contenido de su doctrina hizo un comentario al respecto que, por su contenido, me permito transcribir de seguidas:

Una vez terminada esa conferencia (Pacto de las Bermudas), dos de los delegados de Gran Bretaña vienen a Buenos Aires a negociar el convenio con Argentina, que se firmó el 17 de mayo de 1946. En los momentos finales de su tramitación, cuando el espíritu se expande y la cordialidad aflora por la celebración conjunta de un acontecimiento grato, uno de los delegados británicos tributó a la delegación argentina un alto elogio al decir, recordando quizás aquella historia de Chicago y los argumentos con que habíamos defendido nuestra posición, que si Argentina hubiera participado en esas deliberaciones, quien sabe si los resultados de esa conferencia hubieran sido los mismos³.

No falta razón al ilustre jurista, porque los principios de derecho sostenidos por su doctrina, difícilmente pueden ser rebatidos; pues, a pesar de los años transcurridos desde entonces y vista la ansiedad y el desequilibrio que ha generado las políticas denominadas neoliberales, vale la pena, especialmente para los países que luchan por alcanzar el desarrollo, recordar los postulados propuestos por el insigne maestro argentino, que permitirán equilibrar la actividad aeronáutica de transporte aéreo, bajo la premisa de que el Estado es un sujeto internacional de base territorial y el tráfico aéreo, una consecuencia del ejercicio de su soberanía.

II. LA PROPUESTA ARGENTINA

Don Enrique Ferreira, al explicar los puntos básicos de su pensamiento jurídico, lo hace recordando el discurso del señor Secretario de Aeronáutica

³ Ferreira, Enrique Ferreira. *El Dominio del Aire bajo el Imperio del Derecho*, Caracas, 1998, Impresos Rubel, C.A., pp. 39-40.

de la República Argentina, Brigadier Mayor D. Bartolomé de la Colina, de 31-10-1946, íntimamente relacionado con los principios rectores de la Política Aérea Internacional Argentina. En dicho párrafo, existen aspectos importantes cuanto a derecho se refiere: En razón de lo cual, nos permitimos transcribirlo:

Nuestra fórmula no es invocar la libertad sino la justicia en las relaciones internacionales, sabiendo que para que la libertad produzca la justicia es condición indispensable que sea regulada para suplir la desigualdad entre las partes. De ahí que nuestra posición también concuerde con el lema inscripto en el frontispicio de la Corte Suprema de Justicia de Estados Unidos y que preside las decisiones del alto tribunal. Él no habla de “igual oportunidad”, como a veces se entiende la igualdad, sino de “igual justicia bajo la ley”; y esa ley garantía de la justicia, en el orden internacional son los tratados⁴.

Acto seguido, el maestro Ferreira, expresa una frase cuyo contenido, a nuestro juicio, es una segunda idea sobre la cual debemos pensar: *“Si la igualdad consistiera en la igual oportunidad, la Justicia (Poder Judicial) no tendría para qué existir, ya que el derecho radicaría en la oportunidad del más fuerte. En cambio, la justicia existe para restablecer la igualdad frente a los abusos de la libertad”*⁵.

Ambos puntos, llenos de contenido filosófico jurídico; el primero, cónsono con las recomendaciones que desde el II período de sesiones de la Asamblea General de Naciones Unidas, en 1947, viene presentado la Comisión de Derecho Internacional, a fin de concretar el proceso de codificación y desarrollo de la disciplina, lo que en última instancia, ha hecho posible el sentido de la expresión: el tratado es al derecho internacional, lo que la ley es al derecho interno; el segundo aspecto, porque la justicia es difícil de definir, tal como solía decir el recordado maestro Hans Kelsen: *“no se puede decir qué es la justicia, aquella justicia absoluta que la humanidad busca”*⁶. Virtud que solamente puede concretarse mediante la recta aplicación de la ley, interpretada en materia internacional, como lo prescribe el artículo 31 del Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados: de buena fe, conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto y fin. No cabe duda, que interpretar el Convenio sobre Aviación Civil Internacional mediante la aplicación del citado método se concluye en el espíritu de justicia que prevé su texto.

⁴ Id., p. 19.

⁵ Id.

⁶ Hans Kelsen. *¿Qué es la Justicia?* Barcelona, 2008, Editorial Ariel, S.A.

Espíritu presente en las normas contenidas en el citado Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados, cuyo texto, para renombrados juristas, es la expresión más acabada del proceso de Codificación y Desarrollo del Derecho Internacional. En Política Aérea, me he permitido denominarlo: “espíritu de Chicago”, y sirve como inspiración para la búsqueda de la verdad y la consecución de la justicia y la equidad entre los Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, habida cuenta de que sus normas, interpretadas a cabalidad, como lo hace el contenido de la Doctrina Ferreira, han hecho posible el crecimiento ordenado del transporte aéreo y los beneficios que ha producido para la humanidad.

Hoy, la conducta de algunos Estados, contradice expresamente las normas consagradas en el artículo 44 del citado Convenio, cuyo texto impone los objetivos que le corresponde cumplir a la organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y lo hacen de manera subrepticia el desconocer la equidad y la igualdad que reclama el marco de las relaciones internacionales, al permitir el avasallamiento de los grandes sobre los pequeños, protegidos bajo la mal entendida frase de “igualdad de oportunidades”, cuyo único objeto, parece ser la monopolización o la constitución de oligopolios en el transporte aéreo internacional.

Una lectura de la Doctrina elaborada por el Dr. Ferreira, nos induce a sostener que en materia de transporte aéreo las mal llamadas libertades del aire constituyen esencialmente meras posibilidades de derecho y con el Acta final de la Conferencia de Las Bermudas, fueron pensadas para la distribución de los beneficios del tráfico, el estímulo de la aviación como instrumento para el desarrollo de todas las naciones, el respeto por los intereses de terceros y orden en el tráfico aéreo internacional, porque lo contrario sería, en palabras del Dr. Ferreira, obrar en beneficio de naciones determinadas y prescindir de los intereses y derechos de otros países, lo cual es esencialmente contrario al denominado espíritu de Chicago y a la Carta de las Naciones Unidas, que constituyen convenciones multilaterales suscriptas en un intento de organizar mejor la vida internacional.

Decía el desaparecido e ilustre jurista uruguayo, Álvaro Bauza Araujo, que el tema de las libertades del aire *“aunque aparentemente sencillo no es de común dominio, ha preocupado mucho a los países más avanzados en el desarrollo del transporte aéreo y a otros con problemas derivados de su ubicación geográfica, en la doctrina y práctica del derecho y política aeronáuticos”*⁷.

En efecto, hoy se agrega a las cinco libertades tres adicionales que no están definidas ni reguladas por un instrumento jurídico internacional: la

⁷ Bauza Araujo, Álvaro. Conferencia dictada en la ciudad de Panamá el 20-04-1970.

sexta libertad, que consagra la posibilidad de desviar y participar en un tráfico aéreo que no corresponde al Estado que lo pretende realizar y para el cual no existe derecho alguno que lo ampare; la séptima libertad, con el propósito de participar en un tráfico aéreo sin aterrizar en el país de bandera de la aeronave que lo realiza; y, la séptima, que no es otra cosa que permitir a una empresa extranjera, su participación en el tráfico doméstico de otro país. Precisamente por tal razón es conveniente y necesaria la reflexión sobre la propuesta del Dr. Ferreira; porque para él, actuar de acuerdo con los principios jurídicos hace posible construir el avance social y la paz duradera:

De estos principios –dice el Dr. Ferreira– y de los de soberanía e igualdad de las naciones proclamados en la Carta de las Naciones Unidas, Acta de Chapultepec, Convención sobre Aviación Civil Internacional –nosotros agregamos la Resolución 2625 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas– cuyo reconocimiento constituye la esencia del orden internacional (Acta de Chapultepec) se derivan las siguientes consecuencias:

1. Todo Estado debe tener oportunidad de hacer tráfico, porque ello no es otra cosa que la expresión de una igualdad de derecho entre los pueblos.

2. Cada Estado no puede ni debe disponer, en principio, más que de su propio tráfico, porque de otro modo quedaría quebrantado el reconocimiento de la soberanía de las naciones y su derecho a disponer de lo propio interfiriendo sobre igual derecho que tienen los demás desde que los principios de la propiedad rigen para los individuos como para los Estados.

3. Consecuencia de lo anterior es que, como todo tráfico se realiza entre dos Estados, si cada uno sólo puede disponer de lo propio, nada más justo que ambos se entiendan para repartirlo equitativamente; y al proceder así, tan sólo aspiramos a que el principio de la reciprocidad, que hoy es exigido por todos, sea aceptando las consecuencias lógicas que fluyen de su interpretación integral. Las situaciones de incapacidad temporaria de un Estado para transportar su cuota parte, como es caso de excepción, se reglan separadamente.

4. El tráfico de nación a nación es una “unidad” un “todo”, una “síntesis” de su comercio mutuo. Y como en la base de todo comercio está la presunción de un beneficio mutuo (porque sin ello no existiría el comercio), pero sin posibilidad para fijar a priori su relativa medida, no puede decirse que con él una nación se beneficia más que la otra (porque las dos tienen motivos de interés para comerciar entre sí), por más que sean distintas sus respectivas poblaciones o riquezas (...).

El comercio de país a país es una “unidad” como queda dicho. La suma de esas unidades determinará el comercio global de una de esas naciones con el resto del mundo, mas como aquí se trata de reglar el comercio de país a país, ese potencial total de población o de riqueza no juega sino como factor secundario en la determinación del volumen de un tráfico dado.

5. De ahí que respetando la soberanía e igualdad de las naciones, no haya otra fórmula más equitativa que la división por partes iguales del volumen de tráfico existente entre dos Estados. Transitoriamente y mientras sea mejor comprendido este principio, puede ser cedido en parte, pero no hay duda que él no importa otra cosa que el mismo principio de la “reciprocidad”, noble e integralmente aplicado.

6. De esto resulta igualmente que la llamada quinta libertad no puede ni debe ser concedida, en principio por un país a otro, porque involucra un menoscabo de los derechos que tienen los terceros al tráfico que se origina o termina en sus territorios. Actualmente, sólo para solucionar situaciones de hecho, mientras dure la incapacidad de un tercer país para transportar al exterior su propio tráfico, y con su consentimiento, esa “quinta libertad” puede ser aceptada u otorgada por otros dos Estados contratantes.

7. Ante las medidas que cada Estado adopta actualmente para garantizar la seguridad de los servicios y el hecho de estar reglamentado por normas de carácter internacional, el factor “confianza del público”, en los que puedan ofrecer de uno u otro país, pierde cada vez más su significado anterior y no puede ser motivo suficiente para violentar el principio de igualdad en la división del volumen de tráfico.

8. En este sistema siempre hay un incentivo para el progreso sin necesidad de recurrir a la competencia ilimitada, porque ésta es antieconómica y dañosa. No puede pretenderse que en este orden de actividades deba haber vencedores y vencidos, porque se trata de los derechos de naciones y no de individuos. Es preferible respetar y ser respetado, así como obrar por normas superiores de derecho, porque es la única forma de contribuir a un leal entendimiento entre los pueblos.

9. Para el tráfico de larga distancia, esencialmente internacional, no debe existir una nación más favorecida que otra. Mas esto no excluye que entre los países limítrofes puedan concederse mutuamente algunas facilidades especiales, que, sin afectar aquel tráfico, solucionen los problemas prácticos que todo país tiene con sus vecinos. A este último tráfico se le puede denominar de “cabotaje internacional” porque participa de los caracteres de ambos, sin ser típicamente interno ni internacional⁸.

III. NECESARIAS REFLEXIONES

Los puntos expuestos por la Doctrina Ferreira no admiten, a nuestro juicio, interpretaciones ajenas a la equidad y a la reciprocidad que se desprenden de los artículos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional,

⁸ Ferreira Enrique, ob. cit., pp. 20-24.

y son de uso común en las relaciones entre sujetos de Derecho internacional. Se ajustan a derecho, como suelen decir los abogados litigantes.

Convengo, en que el artículo 77 del citado Convenio, afirma: que *“Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta de transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región”*; pero, interpretar la norma mediante la aplicación de los métodos anteriormente citados, no puede conducir en manera alguna, a desconocer el principio de soberanía, que se desprende del artículo 1 del Convenio de Chicago; es decir, al reconocimiento del ejercicio pleno y exclusivo que cada Estado tiene sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio; de lo cual se infiere, que cada Estado en ejercicio de su poder soberano, dispone de su propio tráfico, con independencia de los arreglos de explotación conjunta que suscriba con otros Estados, porque el tráfico aéreo, en última instancia, es producto del número de frecuencias que a través de convenios bilaterales los Estados se reconocen recíprocamente y designan por régimen de concesión a las aerolíneas que habrán de beneficiarse de ello.

Lamentablemente las experiencias latinoamericanas en materia de alianzas con aerolíneas de países desarrollados, no ha sido satisfactoria, y los convenios de operación conjunta se han traducido en daños irreparables para el transporte aéreo de nuestros pueblos, conduciendo a la desaparición de muchas empresas tradicionales, sin que ello haya significado mejoras sustanciales en el servicio y precios accesibles para los usuarios.

Tampoco creemos quienes compartimos los principios invocados por la Doctrina Ferreira, que sea acertado cercenar los derechos de los usuarios, especialmente, por lo que se refiere al derecho que les corresponde al elegir con quién quiere viajar; ese no puede ser el punto principal de estas ideas; la flexibilización de los mercados es una realidad innegable y, por sí misma, no nos parece contraria al derecho internacional vigente, ni en manera alguna, a la legítima aspiración que extraemos de las enseñanzas del Dr. Ferreira. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional es, sin lugar a dudas, la espina dorsal de la actividad, mantiene plena vigencia, pero se invoca en cuanto beneficia a los Estados desarrollados y se desconoce cuando se reclaman los legítimos derechos que sus normas consagran a favor de Estados menos favorecidos por el desarrollo.

Tampoco compartimos, con el debido respeto, las críticas formuladas al contenido de la Doctrina Ferreira en nuestra región, aduciendo que el tráfico aéreo no es propiamente un bien susceptible de derechos, lo que conduce a preguntar: ¿por qué es menester poseer autorización expresa del Estado para

realizar operaciones aéreas a o sobre su territorio? Y, ¿Por qué tal autorización tiene íntima relación con el tráfico aéreo?

Por el contrario, quienes pensamos que la Doctrina Ferreira tiene todavía mucho que ver con el desarrollo del transporte aéreo en los países de Hispanoamérica, creemos no haber encontrado otro pensamiento más ajustado a la garantía de los derechos aeronáuticos que corresponden a cada país, ni mecanismo que, salvaguardando los derechos del usuario, haga posible la equidad y la reciprocidad, principios fundamentales de las relaciones aéreas internacionales. La verdad es que hemos vivido toda suerte de inconvenientes en el desarrollo de las líneas aéreas latinoamericanas, desde las categorías impuestas arbitrariamente contra nuestros países, arguyendo razones de seguridad operacional, hasta la pretendida inclusión en la discusión de acuerdos bilaterales de cláusulas comunitarias, nacidas de Acuerdos Internacionales de los cuales no somos parte, y que olvidan la reciprocidad fundamental a toda relación jurídica internacional; un ejemplo de esta irregular situación ha dado pie a la Declaración de Cartagena de Indias, tomada por la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil, mediante la cual exhorta a sus Estados miembros, a no aceptar la aplicación de la Directiva 2008/101/CE a aerolíneas registradas en terceros Estados, sin el previo acuerdo entre los Estados involucrados, al tiempo que solicita a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que continúe su labor con vista a determinar un conjunto de medidas basadas en criterios de mercado, de acuerdo con los principios establecidos por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático.

Son muchas las razones por las cuales se cuestiona la globalización tal como se nos ha impuesto y es evidente que algo falla en un sistema capaz de producir sólo desigualdades y miseria. Desde el otro lado del Atlántico, muchos hombres aspiran a la universalización del ser humano, concepto diferente, dirigido a la búsqueda de un mundo más justo, a brindar un futuro provisorio a nuestros descendientes y no un estrecho lugar para desamparados. Un ilustre venezolano bien lo decía a mediados del siglo XX:

El nacionalismo de un hombre moderno tiene que estar cargado de un sentido universalista, en cuanto los países ya no son esas órbitas cerradas, esos misteriosos Tíbet de otros tiempos menos veloces; en cuanto cada progreso, cada descubrimiento técnico, alcanza hoy una proyección mundial. El problema de adaptar una fórmula y una experiencia extranjera a nuestra realidad social, es así mismo un problema de cultura –de la más responsable y documentada cultura–

cuya solución no podría esperarse tampoco de gentes ignoras que confunden el tejado de su casa con el centro del mundo⁹.

Los iberoamericanos sentimos la necesidad de defender nuestros derechos. De competir, sí, pero de manera justa y equitativa. A la competencia como tal no le tememos.

La empresa cuya presidencia ejercí durante los últimos cinco años, remontó una cuesta que para muchos parecía imposible. Los efectos de las sanciones aplicadas a nuestra aviación comercial por los Estados Unidos de América, que consideramos buenas en su intención de promover y exigir mayor control de la seguridad operacional, lamentablemente, condujeron a prácticas que constituyen franca violación del Derecho Internacional, de la Convención de Chicago y de las disposiciones contenidas en las reglas que rigen el Derecho de los Tratados, y nos dejó sin participación alguna en un mercado que es natural y propio de Venezuela; no obstante el obstáculo que ello significó, cuando después de once largos años la Organización de Aviación Civil Internacional, comprobó la capacidad de Venezuela para ejercer debidamente el control operacional de sus aerolíneas, y después que la funesta categorización fue levantada, nos hicimos presentes en el mercado, y hoy trasportamos el 48% del tráfico entre Caracas y Miami, el más emblemático mercado entre ambos Estados, lo cual es prueba inequívoca de que pese a nuestros problemas y debilidades y por supuesto, a las medidas ilegales que se nos han aplicado, las aerolíneas de la región tienen adecuados métodos para competir, bien valorados por los usuarios.

Vale la pena recordar que el tráfico latinoamericano, hoy en franco crecimiento, constituye un atractivo para cualquier aerolínea de otras regiones. Un análisis de las estadísticas preparadas por IATA – OACI, muestran que el tráfico aéreo en Latino América ha tenido tendencia al crecimiento continuo, al pasar del 2% en el 2007 hasta el 5.2% en el 2010 y se pronostica un 6.5% para el 2011. Ello se traduce en más de 1000 millones de dólares de beneficios y representa 2.700.000 puestos de trabajo¹⁰. Las razones de su atractivo resultan obvias.

IV. ¿QUÉ HACER?

La realidad expresada en los párrafos expuestos, obliga a buscar vías que permitan responder la pregunta que encabeza el presente acápite. Latinoamérica busca su propio camino. La compleja realidad social vivida en nuestro continente, exige medios adecuados para combatir la pobreza y la

⁹ Picón Salas, Mariano. *Suma de Venezuela*, Caracas, 1988, Monte Ávila Editores, p. 153.

¹⁰ 10. Informe Anual IATA 2010.

miseria. Resulta obvio que la industria aérea en nuestros países es una fuente importante de puestos de trabajo, con buen nivel de remuneraciones, que el perverso efecto de una globalización avasallante, ha diluido al generar una competencia absolutamente desigual. ¿Qué pensarían los directivos de los poderosos transportistas internacionales, si la ventaja para la construcción de monopolios y oligopolios estuviese en manos de las empresas de nuestro continente? ¿Abogarían por los cielos abiertos? La respuesta creo que todos la conocen; la realidad indica que la competencia en la actualidad dentro de la industria aérea, está dirigida mucho más a la búsqueda de rentabilidad, que a la prestación de cumplir un servicio cómodo, accesible y eficiente para el usuario.

Seguidamente, me permito señalar un conjunto de puntos que considero de esencial importancia para el desarrollo de la industria en Hispanoamérica, la mayoría de los cuales fueron extraídos de la lectura del informe anual de IATA correspondiente al año 2009, y de otros documentos de singular importancia para esta actividad:

i. Necesidad de una política aérea equilibrada: Durante el año de 1994, si mi memoria no me es infiel, la Comunidad Andina de Naciones, presentó a la consideración de la IV Conferencia Mundial de Transporte Aéreo, un documento contentivo de una propuesta de política aérea para la Subregión Andina, que, a grandes rasgos, promovía la vigencia de los principios de igualdad y reciprocidad en las relaciones aerocomerciales; auspiciaba la apertura de los cielos de manera gradual, inicialmente entre los Estados sudamericanos y, posteriormente, evaluados sus efectos y beneficios, de manera universal.

ii. Se desprende del informe de IATA, la necesidad de implementar tres aspectos fundamentales para el desarrollo de la aviación comercial en la región: 1. Mejorar la conectividad y red de rutas al hacer uso de la tecnología para crear aerovías eficientes; 2. Implementar un modelo de desarrollo para la industria en la región, que contenga incentivos económicos para las compañías aéreas, dirigidos a lograr que éstas generen más ingresos y la pronta renovación de las flotas; y 3. Introducir aeronaves de tecnología avanzada que no solamente produzcan ahorros en el consumo de combustibles, sino además, que sean acordes con la protección del medio ambiente.

iii. Fomentar alianzas equilibradas entre las aerolíneas de la región, a fin de aumentar su capacidad de competencia, reducir costos y ofrecer servicios óptimos. En la actualidad ya funcionan algunas de estas alianzas con resultados positivos: Caso LAN y TAM; y, la de AVIANCA, AEROGAL y TACA. Por supuesto que, a ello debe agregarse el mejoramiento continuo de

la infraestructura aeronáutica, con el propósito de mejorar sustancialmente los servicios ofrecidos e incorporar nuevos destinos al servicio doméstico e internacional.

iv. Atender oportuna y adecuadamente los puntos anteriormente señalados, permitiría utilizar la industria aerocomercial como fuente permanente de ingresos, y devolver a cambio, las herramientas necesarias para el crecimiento adecuado de la actividad, impulsando a los países de Iberoamérica que consideran la industria del transporte aéreo, como pilar fundamental para el desarrollo económico y el fomento del turismo.

v. Parece conveniente recordar la preocupación de IATA sobre la urgente necesidad de lograr que los precios del combustible en nuestros países, sean competitivos; habida cuenta de que en muchos de ellos, el Estado o monopoliza o permite el monopolio de su suministro, lo que se convierte en discriminación, especialmente cuando se les compara con lo sucedido con otros productos, hecho que tiende a agravarse porque las tasas aplicadas por los Gobiernos y aeropuertos a las petroleras, se trasladan a los precios del carburante, haciendo del él un producto de lujo y afectando la naturaleza de servicio público, propio de la actividad.

COMENTARIO FINAL

Hemos intentado dar una visión general sobre la realidad que afecta a las líneas aéreas latinoamericanas, estratégicas para el desarrollo de nuestra economía, durante estos tiempos de cambios significativos en lo político, en lo económico y en lo social. No parece necesario recordar la vigencia del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cuyos postulados, principios y normas nos obligan a todos por igual y no deben ser violentados para favorecer los intereses de Estados desarrollados sobre los que luchan por alcanzarlo. Sus disposiciones tienen claridad absoluta y, moral y jurídicamente, deben ser cumplidas.

La gentileza de los organizadores de este IV Congreso Internacional de Derecho Aéreo, y de mi muy admirada y distinguida profesora, María Jesús Guerrero Lebrón, hicieron posible el compartir con tan distinguida asamblea de juristas, a ellos mi eterna gratitud.

No propongo conclusiones, porque les he dado una visión particular, basada en lo que he observado en mi desempeño profesional y en los caminos que creo indispensables para ejercer los derechos que la Convención de Chicago, ha consagrado a favor de sus Estados miembros, medio eficaz para contribuir al desarrollo de una actividad fundamental para la economía y el turismo, a fin de reducir la distancia que separa a los pueblos desarrollados

de los que anhelan poder alcanzar tal condición. También nosotros, queremos vivir en un Estado capaz de crear las condiciones inherentes al bienestar de sus habitantes. Aspiramos a una vida bajo el imperio de la de justicia social; pero, como todo lo que he expuesto nace de mi personal experiencia, admito que muchos académicos presentes, discrepen de las ideas expuestas; viene entonces a mi memoria, el verso de Don Antonio Machado: ¡Tu verdad, no, la verdad y ven conmigo a buscarla!